

А. В. Троилина

АНАЛИЗ И ОЦЕНКА ДЕТЕРМИНАНТ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

Аннотация

В современных рыночных условиях расширения мировой торговли все больше внимания уделяется развитию транзитных перевозок, обеспечивающих более быстрое и оптимальное перемещение товаров (грузов). Российская Федерация занимает выгодное экономико-географическое положение, но при этом ее транзитный потенциал используется неэффективно.

В результате анализа и оценки динамики транзитных перевозок в Российской Федерации автором были определены драйверы их развития, выделены ключевые направления и перспективы с учетом деятельности международных транспортных коридоров. Рассмотрены предложения по развитию транзитных перевозок по территории России, которые, по мнению автора, должны быть направлены на: сокращение транспортно-инфраструктурных ограничений; адаптацию современных транспортных технологий, в том числе мультимодальных к российским условиям, что позволит уменьшить сквозную тарифную ставку за перевозку; оптимизацию администрирования государственными органами транзитных перевозок с учетом международных требований (нормативов).

Ключевые слова

Транзитные перевозки, транспортная инфраструктура.

A. V. Troilina

ANALYSIS AND EVALUATION OF DEVELOPMENT OF TRANSIT IN RUSSIA

Annotation

In the current market conditions of expansion of world trade, more and more attention is paid to development of transit, which ensures faster and optimal movement of goods (cargo). Russian Federation has a favorable economic and geographical position, but its transit potential is used inefficiently.

As a result of analysis and evaluation of dynamics of transit traffic in Russian Federation, author identified the drivers of their development, key areas and prospects, taking into account the activities of international transport corridors. Proposals for development of transit across Russia, aimed at reducing transport and infrastructure restrictions; adapting modern transport technologies, including multimodal ones, to Russian conditions, which will reduce the through tariff rate for transportation; optimization of administration of transit transport by state authorities according to international requirements (standards) are considered.

Keywords

Transit, transport infrastructure.

Введение

Российская Федерация имеет значительные конкурентные преимущества развития транзитного потенциала бла-

годаря своему месторасположению, в том числе имея общие границы с 18-ю странами, доступ ко многим морским бассейнам, возможность перевозок в

континентальном направлении «Запад – Восток» и «Север – Юг», исключая пограничные переходы многих государств, обладая при этом большой и развитой транспортной инфраструктурой, что обеспечивает фундаментальные предпосылки увеличения транзитных перевозок в количественном и стоимостном выражении.

Транзитные перевозки осуществляются при внешнеторговых операциях. Стоит отметить, что внешняя торговля — это торговые отношения одной страны с другими странами, которые предполагают перемещение товаров между участниками торговой сделки. Основными внешнеторговыми операциями являются импорт, экспорт и транзит. В случае импорта товар приобретается из-за границы и транспортируется в страну покупателя, в случае экспорта — продается покупателю путем экспорта из страны продавца.

При транзите покупка и продажа товаров в отличие от импорта и экспорта происходит на территориях третьих стран. Здесь важно подчеркнуть, что перемещение товаров судами через территориальные или внутренние воды страны не считается транзитной торговлей. Одним из фундаментальных принципов транзитных перевозок является транспортировка грузов из одного государства в другое через территорию третьей страны без оплаты различных налоговых платежей и таможенных пошлин.

Обсуждение

Наша страна, благодаря своей локации, всегда была конкурентоспособна на международных рынках транспортных услуг, особенно в сфере благоприятной транзитной торговли. Однако это преимущество не всегда гарантирует того, что транзитный поток товаров обязательно должен проходить через отечественные порты и другие транспортные маршруты. Объемы транзитных перевозок в значительной степени находятся в зависимости от стран-

участниц экспортно-импортных операций. Очевидно, что Россия, выступая в роли транзитной территории, может и должна формировать конкурентоспособные и выгодные условия для прохождения транзитных грузов через свою территорию. Для покупателей и продавцов важно, чтобы доставка товара была быстрой, дешевой и качественной, и именно этими параметрами они руководствуются при выборе маршрута транспортировки. Соответственно, транспортировка, проходящая через территорию нашей страны, должна быть качественной и быстрой, в том числе конкурентоспособной по цене с альтернативными транзитными маршрутами.

Несомненно, большое значение имеет тот факт, что стоимость транзитных перевозок находится в зависимости от многогранных факторообразующих причин, которые непосредственно влияют на выбор маршрутов в зависимости от вида транспортируемого груза и транспорта. Одной из причин высоких тарифов на транзитные перевозки является существование в странах-конкурентах России острого соперничества за торговые потоки, тогда как экономический потенциал и успех транзитных перевозок базируется на поиске стратегических партнеров, модернизации и поддержании инфраструктуры, поощрении инноваций и предпринимательства.

Основная часть транзитных грузов проходит через Россию по железным дорогам и морским портам. Воздушный и автомобильный транзит используется гораздо реже, так как является дорогостоящим и целесообразен лишь для небольших партий грузов. Интенсивное использование трубопроводного транспорта является еще одной макрологистической особенностью России из-за ресурсных месторождений нефти и газа, большинство которых находится в азиатской части страны, тогда как потребители — в европей-

ской части. Кроме того, нефть и газ являются важными экспортными товарами, которые поставляются по трубопроводу различным странам-покупателям (особенно, Европе и Китаю).

Обобщая вышесказанное, представляется логичным проведенный анализ динамики транзитных перевозок России железнодорожным транспортом за 2017–2020 гг. (рис. 1).

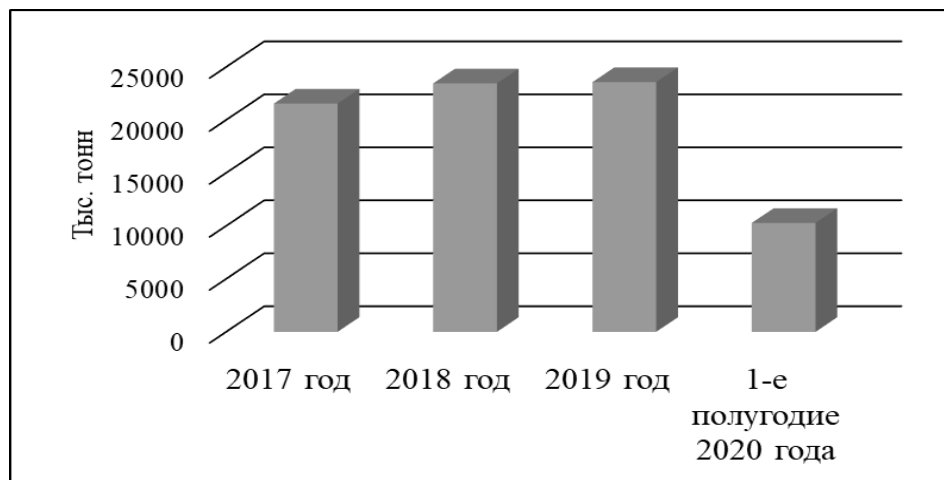


Рисунок 1 — Динамика транзитных перевозок по РФ за 2017–2020 гг., железнодорожный транспорт, тыс. т*

* Составлен по данным ж/д-статистики [1].

Таким образом, можно констатировать тенденцию роста объема транзитных железнодорожных перевозок по РФ за анализируемый период.

В структуре перевозок за данный промежуток времени можно выделить:

- уголь каменный — от 24 до 27 %;
- нефтяные грузы — 12–20 %;
- черные металлы — в пределах 5,7–7,3 %;
- остальные группы товаров, которые занимают меньшую долю в структуре перевозок.

За 2018–2019 гг. транзитные перевозки были драйверами увеличения рынка контейнерных перевозок в России, продемонстрировав рост более чем на 33,5 % относительно 2017 г.; объем перевозок в 2018 г. составил 550 тыс. TEU, а в 2019 г. рост по отношению к 2018 г. составил 4,4 % — до 581,32 тыс. TEU. Удельный вес перевозок контейнеров на сети РЖД по отношению к итогу в 2018–2019 гг. вырос с 10 до 12 %. Если рассматривать объем кон-

тейнерных транзитных грузов, то здесь важно отметить увеличение данного показателя по отношению к 2018 г. на 10,2 %, который составил 4,83 млн т.

Железнодорожные перевозки грузженных контейнеров по маршруту следования «Китай – Европа – Китай» к концу I квартала 2020 г. выросли на 33,4 %, и составили 28 500 TEU, однако при этом выявлено, что транзит порожних контейнерных перевозок из европейских стран в сторону Китая снизился практически на 70 % и составил 1000 TEU [1].

Исследования тенденций развития перевозок на морском транспорте в России показали, что контейнерооборот отечественных морских портов за 2019 г. продемонстрировал рост относительно 2018 г. в среднем на 4,8 %. «Объем перевалки импортных контейнеров увеличился на 5,6 %, каботажных — на 4 %, транзитных и экспортных — на 7,7 % и 4,1 % соответственно» [2].

Как для транзита России, так и зарубежных стран характерны мультимо-

дальние транспортные технологии. Например, и в Латвии, и в Финляндии первым транзитным звеном являются железнодорожные перевозки в порты, где товары загружаются на суда и далее следуют получателям.

Материалы и методы

Рассматривая структурную составляющую транзитных перевозок, можно выделить несколько ключевых направлений, которые схематично представлены на рисунке 2.

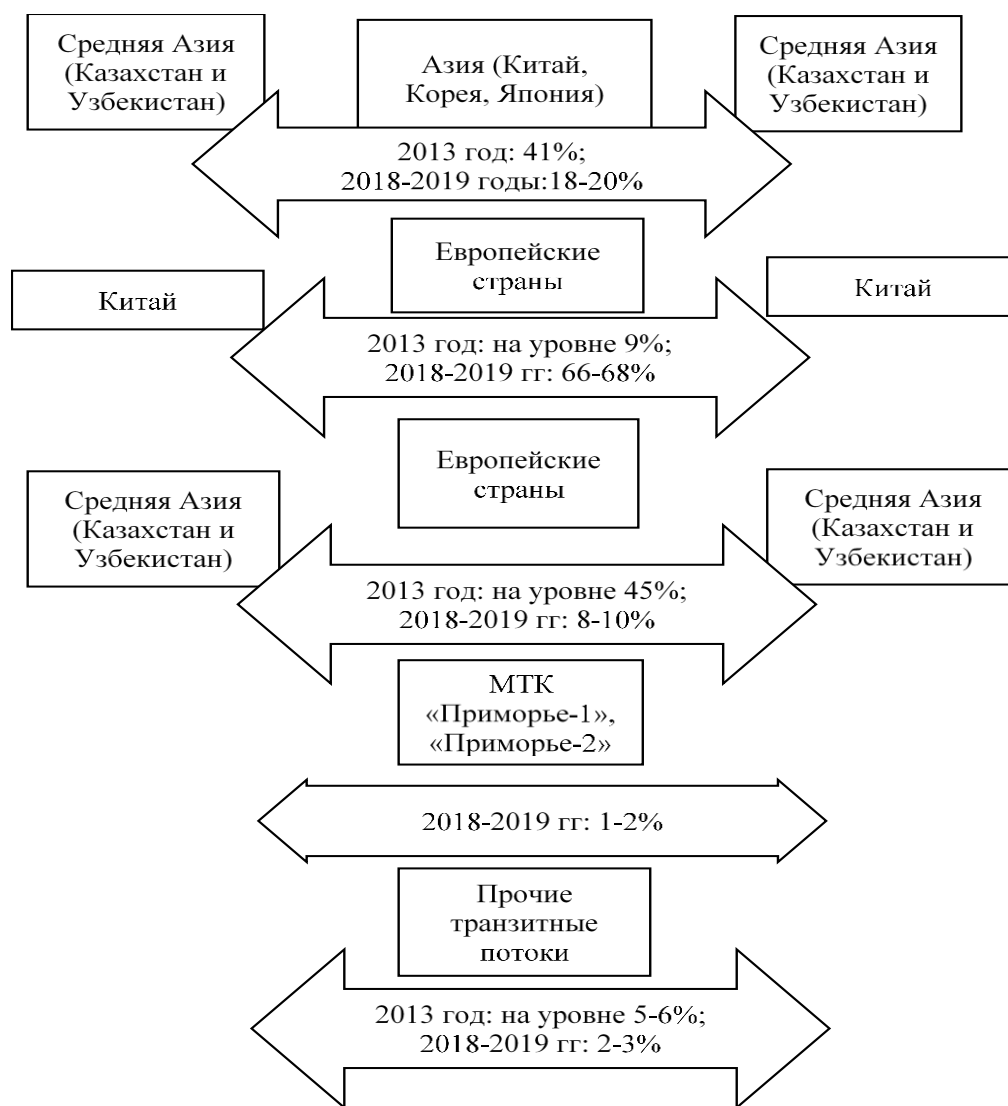


Рисунок 2 — Структура транзитных перевозок по направлениям и маршрутам за 2013–2019 гг., в %*

* Составлен по статистическим данным Транспортной Группы FESCO [3].

Таким образом, транзитные перевозки через территорию нашей страны претерпели структурные сдвиги по маршрутам перевозок за 2013–2019 гг., в результате чего к настоящему времени значительно увеличились транзитные контейнерные перевозки по маршруту

«Китай – Европейские страны – Китай». Рост составил с 9–10 % до 66–68 %, тогда как по направлению «Средняя Азия – Европейские страны – Средняя Азия» наблюдается обратная тенденция, при которой транзитный объем перевозок снизился с 45 % в 2013 г. до 8–10 % в

2018–2019 гг., что во многом может быть связано с контрсанкционной политикой России по отношению к европейским странам.

Перспективными с точки зрения развития транзита представляются международные транспортные коридоры «Приморье-1, -2». На наш взгляд, релевантное значение имеет тот факт, что по сути международный транспортный коридор — это сеть основных транспортных систем с достаточным оборудованием и инфраструктурой для реализации транспортно-логистических потоков и движения различных видов транспорта, которые соединяют разные страны (стороны), что позволяет перевозить товары и пассажиров на международном уровне, особенно в наиболее загруженных направлениях. МТК имеют две важные характеристики: в первую очередь, коридоры являются основными международными центрами обмена между регионами или странами. Таким образом, коридор объединяет разные маршруты как часть одной и той же системы, иногда локальной сети. Вторая важная особенность заключается в том, что в них есть интермодальные точки обмена, которые предлагают зачастую альтернативные варианты морского и воздушного транспорта [4]. Следует отметить, что приоритетным в развитии транзитного потенциала Дальнего Востока России является инфраструктурное обеспечение и оснащение новых МТК «Приморье-1, -2», что дает провинциям КНР Хэйлунцзян и Цилинь доступ по наиболее кратчайшему пути к южным морским портам Приморья и сокращает сроки перевозки грузов.

Существует два основных направления транзитных перевозок посредством железнодорожного транспорта. Во-первых, это направление, которое призвано осуществлять транспортно-логистическое обслуживание некоторых республик Средней Азии, которые не владеют собственным доступом к Ми-

ровому океану и, соответственно, пользуются транзитной территорией Российской Федерации (например, экспортные операции сырьевой и подобной продукции Республики Казахстан).

Рассматривая второе направление, следует отметить осуществление международного транзита между европейскими странами и странами Азии, где выделяются контейнеризированные дорогостоящие грузы. Опираясь на данные ж/д-статистики, отметим, что они свидетельствуют о трансформации соотношения между данными направлениями за последние годы: так, в 2010 г. около 70 % транзитных перевозок посредством применения железнодорожного транспорта в России пришлось на сырьевую группу, а к 2018–2019 гг. данный индикатор со значительным и пропорциональным увеличением удельного веса контейнерного транзита уменьшился практически до половины совокупной массы железнодорожного транзита [5]. Это означает, что данное направление можно рассматривать в качестве перспективного вектора развития транзитных перевозок.

Специфика транзитных перевозок транспортными компаниями на сегодняшний день определяется осуществлением транзитного сервиса из таких стран, как Корея и Япония в европейские страны. Корректирующее влияние данной тенденции на рынке транзитных перевозок отразилось на увеличении нагрузки на Транссибирскую магистраль, по которой преимущественно пролегают данные маршруты. Наряду с этим следует уточнить, что данные маршруты осуществляются посредством прямого следования по железнодорожным путям с последующей перестановкой на европейскую колею в Польше, прочие маршруты состоят из морского плеча «Санкт-Петербург — Калининград», после чего далее транспортировка производится посредством железной дороги или же автомобильного транспорта.

Проведенный нами анализ основных направлений транзитных перевозок, экспорта и импорта по маршруту «Азия – Европа» позволил сформировать вывод о том, что основная масса грузов перевозится посредством морского транспорта, а объемы транзитных транспортировок через территорию нашей страны крайне малозначительны и составляют около 320 тыс. TEU за год.

Результаты

Процесс поиска способов расширения транзитных перевозок должен бази-

роваться на основе адекватного восприятия и учета нормативно-правовой и тарифной политики экспортно-импортных операций стран, грузы которых будут проходить через территорию России по транзитным маршрутам. Также необходимо отметить и наличие ряда других факторов развития транзитного потенциала и увеличения транзитных потоков.

На рисунке 3 схематично представлены ключевые детерминанты и факторы, влияющие на развитие транзитных перевозок в России.



Рисунок 3 — Схема развития транзитных перевозок в РФ

Несомненно, перечень факторов развития транзитных перевозок, представленный на рисунке 3, свидетельствует о наличии среди них главных детерминантов, таких как: цена (тарифы транзитных перевозок, себестоимость транспортировок), время перевозок по территории страны-транзитера.

Однако необходимо отметить и то обстоятельство, что в ближайшее

время на первый план выдвинется проблема инфраструктурного ограничения развития транзитных перевозок, так как пропускная способность морских портов и отечественных железных дорог является недостаточной, что обуславливает объективную необходимость ее увеличения и, как следствие, значительного расширения транспортной инфраструктуры.

Нужно отметить, что положительное влияние развития портовой и транспортной инфраструктуры на внешнюю торговлю в странах с низким уровнем доходов очень слабое и не влияет на развитие торговли. В развивающихся странах это влияние довольно сильное, особенно в части экспорта.

По нашему мнению, следует также выделить два существенных элемента в развитии транзитных перевозок, таких как глобализация и цифровые технологии, которые оказывают значительное влияние на формирование внешней торговли. Важным последствием глобализации и оцифровки (трансформации и модернизации транспортных глобальных информационных систем) является популяризация использования крупногабаритных судов и других транспортных средств в международных контейнерных перевозках. Эффект контейнеризации за последние 20–30 лет был огромным и продолжает влиять на развитие транзитных перевозок при экспортно-импортных операциях во внешней торговле между странами Европы и КНР.

Бесспорно, транспортировка товаров (грузов) в стандартных контейнерах, которые легко перегружаются на морские, наземные и железнодорожные транспортные средства, значительно снижает затраты. А снижение транспортных расходов приводит к большему объему торговли и, как следствие, к увеличению количества отправленных грузов, снижению затрат на фрахт. Увеличение использования контейнеров в торговом обороте не ограничивается лишь снижением транспортных расходов и повышением эффективности транспортной деятельности, а также позволяет стивидорным компаниям использовать более крупные суда и тратить меньше времени на обслуживание и грузовые операции в портах.

Контейнерные технологии изменили глобальную торговлю: все больше категорий грузов стали в них транспор-

тироваться. Более быстрая и надежная транспортировка позволила своевременно и оперативно реагировать поставщикам и производителям продукции на потребительский спрос. Таким образом, глобальные цепочки создания добавочной стоимости с использованием контейнерных технологий выросли и стали более инклюзивными.

Контейнеризация оказала значительное влияние и на индустриализацию развивающихся стран. Это дало возможность участвовать в производстве высокотехнологичных товаров, сформулировав существующие глобальные цепочки создания добавочной стоимости, для функционирования которых необходимы качественные транспортные услуги, которые обеспечивает эффективная и безопасная транспортная инфраструктура, в том числе для транзитных перевозок по территории стран-транзитеров.

Выводы

С развитием мировой торговли перспективы стран, через которые осуществляются транзитные перевозки, быстро меняются. Каждая страна пересмысливает свое понимание значения морского, воздушного, железнодорожного, автомобильного и трубопроводного транспорта в рамках международной торговли, ориентируясь на инвестиции, которые обеспечат государству высокую добавленную стоимость при оказании транзитных перевозок. Это должно быть создание транспортно-грузовых центров, таможенных терминалов и транспортных коридоров, участвующих в международной торговле с использованием современных транспортных технологий, в том числе мультимодальных и интермодальных перевозок.

С точки зрения нормативной и правовой основы развития международных транзитных перевозок актуальной и открытой все еще является проблема регулирования мультимодальных транспортных перевозок в России. Речь идет

о том, что в нашей стране не существует полноценно признанного на международном уровне официального применения «международных унифицированных экспедиторских документов (ФИАТА), являющихся инструментом эффективного выстраивания мультимодальных схем перевозки и соответствующего закрепления ответственности их участников» [6]. Очевидно, что инструментарий формирования и составления сквозных транзитных тарифных ставок, например, на маршруте по Транссибирской магистрали, требует пересмотра с учетом современно функционирующих транспортно-логистических распределительных систем грузопотоков. Возможным решением представляется формирование самостоятельной государственно-общественной структуры по управлению мультимодальными перевозками на маршрутах морского и железнодорожного транспорта.

По нашему мнению, наряду с решением имеющихся проблем функционирования транспортной системы РФ, наиболее целесообразным направлением развития транзитного потенциала России является использование внешне-торговых процессов с учетом практики мирового уровня, модернизация и расширение транспортной инфраструктуры с целью обеспечения притока новых транзитных грузопотоков и формирования экономической, правовой целесообразности для государств, грузы которых будут транспортироваться через территорию России. Значительное внимание следует уделить облегчению администрирования транзитных перевозок. Это сопряжено со сложностью бюрократических операций и связанных с ними задержек, что увеличивает затраты фирм и отрицательно влияет на общую транзитную пропускную способность Российской Федерации.

Библиографический список

1. Cargo Operator. Информационная платформа для профессионалов [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <https://cargo-report.info/stat/transit-country>.
2. <https://portnews.ru/news/289562>.
3. Контейнерный транзит: реальность и потенциал [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <https://www.fesco.ru/blog/34203>.
4. Манукян, М. А. Методический инструментарий создания и классификации транспортных коридоров : дисс. к. э. н. — Ростов н/Д, 2015.
5. Кудияров, С. Транзит выходит на рельсы // Эксперт. — 2019. — № 44 (1140).
6. Раровский, П. Е. Пути повышения эффективности экспорта транспортных услуг на Транссибирском контейнерном маршруте // Российский внешнеэкономический вестник. — 2017. — № 1. — С. 128.

Bibliographic list

1. Cargo Operator. Information platform for professionals [Electronic resource]. — Mode of access : <https://cargo-report.info/stat/transit-country>.
2. <https://portnews.ru/news/289562>.
3. Container Transit: Reality and Potential [Electronic resource]. — Mode of access : <https://www.fesco.ru/blog/34203>.
4. Manukyan, M. A. Methodological tools for creating and classifying transport corridors : diss. of PhD. — Rostov-on-Don, 2015.
5. Kudiyarov, S. Transit goes on rails // Expert. — 2019. — № 44 (1140).
6. Rarovsky, P. E. Ways to Improve the efficiency of transport services export on trans-siberian container route // Russian Foreign Economic Bulletin. — 2017. — № 1. — P. 128.